

Dziennik ustaw Państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt VI. — Wydany i rozesłany dnia 25 lutego 1871.

13.

Traktat państwowy z dnia 27 sierpnia 1870,

między monarchią austriacko-węgierską reprezentującą oraz księstwo Liechtenstein, a Bawaryą i Szwajcaryą względem budowy kolei żelaznej z Lindau na Bregencję do St. Margarethen, tudzież z Feldkirch do Buchs.

(Zawarty w Bregencji dnia 27 sierpnia 1870; ratyfikowany przez Jego ces. i król. Apostolską Mość w Budzie dnia 11 grudnia 1870. Ratyfikacje wymieniono w Wiedniu dnia 21 Stycznia 1871.)

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroatyi, Sławonii, Galicyi, Lodomeryi i Iliryi; Arcyksiążę Austrii; Wielki Książę Krakowa; Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążę Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

wiadomo czynimy:

Gdy pomiędzy pełnomocnikiem Naszym a pełnomocnikami Najjaśniejszego króla Bawarskiego i Federacyi Szwajcarskiej, zawarty i podpisany został w Bregencji dnia 27 sierpnia 1870 traktat mający na celu budowę kolei żelaznej z Lindau na Bregencję do St. Margarethen, tudzież z Feldkirch do Buchs, który dosłownie opiewa jak następuje:

Gdy zawarty pod dniem 5 sierpnia 1865 *) pomiędzy rządem austriackim, bawarskim i szwajcarskim traktat państwowy względem uzupełnienia sieci kolei żelaznych w terytoryach położonych nad jeziorem Bodeńskim nie został wykonany, a w tym przeciągu czasu zaszły stosunki które wymagają częściowej zmiany powyższych poprzednio postanowień, przeto rządy monarchii austriacko-węgierskiej, reprezentującej oraz księstwo Liechtenstein, Bawaryi, tudzież szwajcarskiej rady związkowej w imieniu federacyi szwajcarskiej i kantonu St. Gallen, mają przedsięwziąć rewizyę wspomnionego traktatu i w tym celu zamianowały pełnomocników, a mianowicie:

Najjaśniejszy cesarz austriacki, król czeski itd. i apostolski król Węgier:

Maxymiliana Barona Gagera, Swego radcę dworu i radcę ministeryalnego w ministerstwie cesarskiego domu i spraw zewnętrznych,

Najjaśniejszy król Bawarski:

Wilhelma Webera Swego radcę stanu i Michała Suttnera Swego radcę ministeryalnego w ministerstwie handlu i robót publicznych,

Szwajcarska rada związkowa:

Dra. Jana Jakóba Tschudi swego nadzwyczajnego posła i pełnomocnego ministra przy dworze c. i k. austriacko-węgierskim,

Josta Webera członka szwajcarskiej rady stanu i radcę rządowego kantonu Luzern i Arnolda Ottona Aepli, członka szwajcarskiej rady stanu i radcę rządowego kantonu St. Gallen,

którzy zawarli następujący traktat, mający obowiązywać w miejsce poprzedniego traktatu:

Artykuł 1. Mają być wybudowane:

- a) kolej żelazna z Lindau do Bregencji a z tąd do St. Margarethen łącząca się z zjednoczonymi kolejami szwajcarskimi;
- b) kolej z Feldkirch do Buchs podobnie łącząca się z siecią kolei szwajcarskich.

Artykuł 2. Wspomniane koleje mają końcami swemi łączyć się bezpośrednio w sposób odpowiedni z kolejami żelaznymi tamże uściami mającemi a zatem mają dochodzić do dworców kolei już istniejących albo wybudować się mających. Gdyby ze strony szwajcarskiej chciano wybudować kolej żelazną z Oberriet, łączącą się z linią Feldkirch-Bregencya a względnie dochodzącą do Feldkirch, zapewnia się ze strony austriackiej udzielenie koncesyi na budowę i ruch takiej linii pod warunkiem jednak, że c. i k. rząd nie będzie potrzebował wziąć na siebie z tego powodu żadnego zobowiązania finansowego.

Przy wyznaczeniu punktu połączenia rząd c. i k. austriacki uwzględni należycie życzenia Szwajcaryi.

Artykuł 3. Co do budowy kolei wspomnianej w Art. 1. ad a), część jej położoną na terytoryum bawarskiem obejmuje rząd królewsko bawarski.

Rząd c. i k. austriacki poruczył budowę przestrzeni na terytoryum austriackiem koncesyonaryuszom kolei vorarlbergskiej a to konieczną z dnia 17 sierpnia 1870 **) rząd zaś księstwa Liechtenstein nadał budowę kolei na swoim terytoryum koncesyą z dnia 14 stycznia 1870.

*) Dziennik ustaw państwa Nr. 138.

**) Dziennik ustaw państwa Nr. 169.

Budowa części kolei na terytoryum szwajcarskiem poruczona została przez rząd kantonu St. Gallen tym samym koncesyonaryuszom a to koncesyą z dnia 1 grudnia 1869 którą zgromadzenie związkowe federacyi szwajcarskiej uchwala z dnia 22 grudnia 1869 zatwierdziło.

Artykuł 4. Wyznaczenie właściwego kierunku linii tudzież miejsc na stacye na poszczególnych terytoryach zostawia się odnośnym rządóm, przyczem jednak najkrótsza linia pomiędzy wymienionemi w Art. 1 głównemi punktami kolei, ma być ile możności zatrzymana.

Bezpośrednie połączenie poszczególnych części kolei na granicy kraju w linii poziomej jakoteż pionowej będzie ustanowione w drodze osobnej ugody na podstawie dochodzeń technicznych.

W tym celu przed rozpoczęciem budowy plany szczegółowe przestrzeni graniczących mają być sobie wzajemnie udzielone a podczas budowy tych przestrzeni technicy budową kierujący winni ciągle porozumiewać się ze sobą.

Artykuł 5. Budowa wspomnionych przestrzeni kolei ma być wykonywana w taki sposób aby ruch regularny na nich mógł się rozpocząć najpóźniej do 17 sierpnia 1872.

Artykuł 6. Na wszystkich przestrzeniach kolei odległość linii szyn ma być jednostajna i ma wynosić w świetle 4 stopy $8\frac{1}{2}$ cali miary angielskiej.

Artykuł 7. Co do mostów na Renie wznieść się mających, postanawia się że most na Renie dla linii St. Margarethen-Bregenz-Lindau będzie wzniesiony pod Brugg, most zaś dla linii Buchs-Feldkirch przy stacyi Buchs.

Budowie mostowe pogodzić należy z budowlami rektyfikacyjnemi na Renie w sposób wzajemnie odpowiedni, i wykonać je podług planów potwierdzić się mających za wspólnem porozumieniem przez rządy austriacki i szwajcarski, przyczem rządy te dozwolą wzajemnie na urządzenie chodników szerokości $1\frac{1}{2}$ metra dla pieszych.

Nadto rząd ces. i król. austriacki, tudzież rząd kantonu St. Gallen, ten ostatni z zastrzeżeniem pozwolenia rady związkowej, przyzwala aby obadwa wspomniane mosty na Renie albo od razu z początku tak były urządzone, albo później rozszerzone, aby także zwykłe wozy mogły z nich korzystać.

Artykuł 8. Aby ruch na całej przestrzeni kolei od Lindau do St. Margarethen uczynić ile możności jednakim, należy poruczyć tak tenże, jak i ruch linii bocznej Feldkirch-Buchs, jednemu zarządowi.

W tym celu rząd kantonu St. Gallen a względnie szwajcarski rząd związkowy ma poruczyć ruch na przestrzeniach położonych na terytoryum szwajcarskiem od granicy szwajcarsko-austriackiej do St. Margarethen i Buchs koncesyonaryuszom kolei vorarlbergskiej na zasadzie koncesyi wspomnianej w Art. 3, i podobnie rząd królewsko bawarski oświadcza się skłonny poruczyć ruch na przestrzeni z Lindau do granicy bawarsko austriackiej tym samym koncesyonaryuszom za opłatą odpowiedniej renty dzierżawnej i pod warunkiem iż się zobowiążą utrzymywać kolej w odpowiednim stanie.

Bliższe postanowienia w tym względzie, jakoteż co do stosunków wspólnej służby kolejowej w dworcach kolei w Lindau, St. Margarethen i Buchs będą uregulowane osobnemi ugodami odnośnych zarządów ruchu.

Artykuł 9. Rząd królewsko bawarski pozwoli koncesyonaryuszom kolei używać dworca w Lindau pod odpowiedniami warunkami.

Używanie dworców kolei w St. Margarethen i Buchs będzie koncesyonaryuszom dozwolone z zastrzeżeniem warunków ułożyć się mających z zarządem sieci kolei szwajcarskich a rząd St. Gallen będzie miał o to w razie potrzeby należyte staranie.

Artykuł 10. Wozy przeznaczone do obrotu przechodowego powinny być tak urządzone aby bez wszelkiej przeszkody mogły przechodzić tak na królewsko bawarską kolej państwa jak niemniej na zjednoczone koleje szwajcarskie i na koleje austriackie.

Wszystkie w ogóle urządzenia ruchu należy ile możności zastosować do tych które już istnieją.

Lokomotywy i wagony jednego z rządów traktat zawierających, których zdatność należycie wypróbowana została, mogą przechodzić bez przeszkody na przestrzenie kolei wymienione w Art. 1 a położone na terytoryach innych państw.

Artykuł 11. Wykonywanie władzy rządowej (a więc także władzy sądowniczej i policyjnej) zastrzega się bezwarunkowo i wyłącznie każdemu rządowi na liniach przez jego terytoryum przechodzących.

Artykuł 12. Wykonywanie policyi ruchu kolei ma być sprawowane pod nadzorem władz kompetentnych na każdym terytoryum, i stosownie do ustaw na każdym terytoryum obowiązujących, przedewszystkiem przez urzędników zarządu ruchu kolei którym tak w Austrii, jak w Bawarii i Szwajcarii będą nadane te same atrybucye, jakie tamże przysługują w ogóle urzędnikom innych kolei prywatnych.

Artykuł 13. Zamianowanie służby ruchu należy do zarządu ruchu, z zastrzeżeniem postanowień powziętych co do tego w dokumentach koncesyi.

Wszyscy urzędnicy, słudzy i robotnicy podlegają ustawom i przepisom policyjnym tego państwa, w którym się znajdują.

Gdyby jednak zachodziła potrzeba aresztowania, natenczas w wypadkach w których zwłoka nie jest połączona z niebezpieczeństwem, należy mieć słuszny wzgląd na wymaganie służby i także zawiadomić o tem wyższą władzę ruchu.

Artykuł 14. Osoby które były skazane prawomocnie za pospolite zbrodnie lub przestępstwa, za przemytniewo lub ciężkie przekroczenia defraudacyjne, nie mogą otrzymać posady przy liniach kolei wymienionych w niniejszym traktacie.

Artykuł 15. Ustanowione taryfy i regulamina ruchu powinny być zatwierdzone przez odnośne rządy co do ich przestrzeni kolei, o ile przepisują to koncesye udzielone przez Austrię i Szwajcaryę, lub ustawy i rozporządzenia co do ruchu kolei żelaznych istniejące w trzech państwach traktat zawierających.

Pomiędzy mieszkańcami państw traktat zawierających nie ma być robiona żadna różnica tak co do cen przewozu, jak i co do czasu ekspedycyi; mianowicie transporta przewożone z terytoryum jednego na terytoryum drugiego państwa nie mogą być traktowane nieprzychylniej ani pod względem ekspedycyi ani pod względem cen przewozu niż transporta z odnośnego państwa odchodzące lub w niem pozostające.

Artykuł 16. Przedsiębiorstwo kolei wymienionych w Art. 1, obowiązane jest dozwolić innym przedsiębiorstwom kolei szwajcarskich zaprowadzenie komunikacyi ruchu, w taki sposób, aby, o ile to w interesie ruchu skombinowanego jest potrzebnem, wagony przechodowe dla obrotu towarów (jakoteż wagony jadących biur pocztowych), i bezpośrednie bilety osobowe, pakunkowe i towarowe były dopuszczalne; tudzież aby pozycye taryfy nie przedstawiały różnie ze szkodą dla innych kolei w związku będących. Nawzajem przedsiębiorstwu kolei na wstępie rzeczonemu zapewni się podobne prawa co do wszystkich wyżej wspomnianych warunków w obec szwajcarskich przedsiębiorstw kolejowych.

Artykuł 17. Koleje pomiędzy Lindau a St. Margarethen, tudzież z Feldkirch do Buchs uznają się na wszystkich odnośnych terytoryach jako powszechna droga cłowa, i

pozwala się na niej wszystkim towarom niepodlegającym zakazowi przywozu, wywozu i przewozu, obowiązującemu na wszystkich gościach owej okolicy, przywóz i wywóz tak we dnie jak w nocy, bez różnicy dni powszednich, świątecznych lub niedzielnych, stosownie do przepisów o ruchu kolei.

Co do przedmiotów które w państwach traktat zawierających należą do monopolii, obowiązują przy przywozie tychże odnośne postanowienia prawne, w każdym państwie istniejące. Przewóz takich przedmiotów podlega jedynie kontrolom powszechnym, stosownie do przepisów cłowych.

Artykuł 18. Towary przewozowe wolne są na liniach w niniejszym traktacie wymienionych, od wszelkich opłat przewozowych. Co do traktowania cłowego na granicy bawarsko austriackiej, zawarte zostaną pomiędzy organami interesowanych rządów Bawaryi i Austrii umowy potrzebne do ułatwienia obrotu przewozowego.

W punktach połączenia obustronnych kolei na granicy austriacko szwajcarskiej mają być ustanowione dla manipulacji cłowej wspólne (austriacko szwajcarskie) urzędy cłowe z potrzebnymi atrybucjami.

Co do manipulacji cłowej z towarami przywozowymi, wywozowymi i przewozowymi, ruchomościami osób jadących i pakunkami podróżnymi, każdy z trzech rządów traktat zawierających zaprowadzi możebne według istniejących ustaw ułatwienia i uproszczenia.

Artykuł 19. Każda władza cłowa szanować będzie pieczęć cłową wyciśniętą przez władze cłowe jednego z państw traktat zawierających, o ile pieczęć ta odpowiada przepisany warunkom i z zastrzeżeniem że może przydać własną pieczęć jeżeli to uzna za stosowne.

Pieczęć cłowa innych państw, z Bawaryą lub Austryą w związku cłowym zostających, będzie uważana tak samo jak pieczęć cłowa władz Bawarskich lub Austriackich.

Szczegółowe formalności manipulacji cłowej tudzież postanowienia względem urządzenia wagonów i postępowania w razie naruszenia pieczęci ustanowią zarządy cłowe państw interesowanych za wspólnem porozumieniem.

Artykuł 20. Każdej z odnośnych władz cłowych wolno jest przydać pociągom w obrębie kraju i aż do najbliższej stacji kraju sąsiedniego konwój ze służby cłowej.

Zarząd kolei żelaznej obowiązany jest urządzić dla tej służby odpowiedni lokal i wyznaczyć dla niej miejsca do siedzenia na jednym z wagonów, ale w taki sposób, aby cały pociąg mógł być z nich widziany, jest też obowiązany wracającą służbę konwojową przewieźć bezpłatnie wagonami osobowymi średniej klasy.

Artykuł 21. Rewizya passportów gdzie takowa ma miejsce, i w ogóle wykonywanie przepisów policyjnych względem passportów i cudzoziemców, ma się odbywać w tych samych miejscach, co manipulacya cłowa, w każdym zaś razie nie ma przymuszać podróżnych do znacznej zwłoki.

Podróżni przejeżdżający kolejami w niniejszym traktacie wymienionemi przez Austryę bez zatrzymania się, nie będą pociągani do osobnej kontroli passportowej podczas pobytu w dworcach kolei dopóki tychże nie opuszczą.

Artykuł 22. Koleje wymienione w Art. 1, mają służyć także do przewozu przesyłek pocztowych.

W tym celu zarządy pocztowe Bawaryi, Austrii i Szwajcaryi porozumią się aby przynajmniej dla jednego pociągu odchodzącego codziennie z każdej stacji głównej wyznaczyć godziny odjazdu i chyżość.

Wzdłuż wspomnianych kolei ma być założona linia telegraficzna dla ruchu kolei. Gdyby co do manipulacji pocztowej i telegrafowej miały być potrzebne jeszcze osobne rozporządzenia, takowe ułożone zostaną przez zarządy pocztowe i telegrafowe państw interesowanych.

Artykuł 23. Do wykonywania służby cłowej, pocztowej telegrafowej i policyjnej zarząd kolei obowiązany jest dać bezpłatnie odnośnym urządóm do rozporządzenia lokalności jakie rządy interesowane za potrzebne uznają.

Jeżeliby uznano że oprócz właściwych lokalności urzędowych i lokalu dla straży cłowej i finansowej, potrzeba także pomieszek dla służby, zarząd kolei jest wprawdzie do przysposobienia tychże obowiązany, ale wydatek jaki zarząd z tego powodu poniesie będzie zwrócony odnośnym władzóm zarządu, a to w drodze opłaty pięć procentowych odsetek tytułem czynszu. Koszta wewnętrznego urządzenia, utrzymania, oświetlenia i czyszczenia ponosić będą zarządy używające owych lokalności.

Artykuł 24. Gdyby wspomniane linie kolei położone na terytoryum austriackiem lub szwajcarskiem, na mocy odkupu lub przypadłości miały przejść na własność odnośnych rządów, natenczas osobna umowa zabezpieczy dalsze odbywanie się ruchu na tych liniach w sposób odpowiedni.

Artykuł 25. Traktat niniejszy ma być ratyfikowany, a wymiana ratyfikacji ma nastąpić w Wiedniu w jak najbliższym czasie, w każdym zaś razie jeszcze w ciągu bieżącego roku.

Działo się w Bregencyi dnia 27 sierpnia 1870.

(L. S.) Gager n. w.

(L. S.) Weber n. w.

(L. S.) Tschudi n. w.

(L. S.) Suttner n. w.

(L. S.) Weber n. w.

(L. S.) Aepli n. w.

Tedy po zbadaniu wszystkich postanowień tego traktatu składającego się z 25 artykułów zatwierdziliśmy go, jakoteż niżej załączony protokół końcowy, i przyrzekamy Naszem cesarskiem i królewskiem słowem za Siebie i Naszych następców, że takowy w całej osnowie wiernie zachowywać będziemy i zachowywać każemy.

W dowód czego dokument niniejszy własnoręcznie podpisaliśmy, i pieczęć naszą cesarską i królewską wycisnąć kazaliśmy.

Działo się w Naszem stołecznem mieście Budzie dnia 11 grudnia w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym, Naszego panowania dwudziestym trzecim.

Franciszek Józef n. w.



Hr. Beust n. w.

Z najwyższego rozkazu Jego ces. i król. Apostolskiej Mości:

Maxymilian Baron Gager n. w.

c. i k. radea dworu i ministeryalny.

Protokół końcowy.

Podpisani pełnomocnicy zawierając i podpisując dzisiaj traktat pomiędzy monarchią austriacko-węgierską, Bawaryą i Szwajcaryą względem budowy kolei żelaznej z Lindau na Bregencyę do St. Margarethen, tudzież z Feldkirch do Buchs przyjęli do niniejszego protokołu końcowego następujące objaśnienia i bliższe postanowienia.

I do Artykułu 2.

Jako punkt połączenia Oberriet, wspomniony w Art. 2, ma się w ogólności rozumieć połączenie w pobliżu Oberrietu, gdzie się takowe w skutku technicznego zbadania najstosowniejsem okaże. Przy udzielaniu koncesyi na kolej z Oberrietu do linii Feldkirch-Bregencya, względnie do Feldkirchu, warunki co do stosunków konstrukcyi i ruchu postawić się mające nie mogą być niekorzystniejsze niż dla kolei vorarlberskiej, chyba że stosunki miejscowe usprawiedliwią takowe.

Co do spólnego używania dworców mają być zastosowane zasady przyjęte w niniejszym traktacie.

II do Artykułu 4.

Przy zatwierdzeniu planów budowy rząd ces. i król. austriacki będzie miał wzgląd na to, aby niedogodności stacyi przyczółkowej w Lauterach, tak dla obrotu z Lindau do St. Margarethen, jakoteż w kierunku z Feldkirchu do St. Margarethen były ile możności uniknięte urządzeniem krzywizn łączących. Uważa się jako rzecz oczywistą że umowa względem bezpośredniego zetknięcia na granicy ma nastąpić nie w formie nowego traktatu, lecz tylko za porozumieniem się rządów bezpośrednio interesowanych, w formie dowolnej.

Tu się nadmienienia że budowę mostu pod kolej na Laiblach, stanowiącym granicę krajową, bierze na siebie rząd królewsko bawarski równie jak połowę kosztów ztąd wynikających. Drugą połowę kosztów i utrzymanie mostu obejmują koncesyonaryusze kolei vorarlberskiej.

III do Artykułu 5.

Gdyby budowa kolei vorarlberskiej miała być ukończona przed terminem ustanowionym w Art. 5, natenczas rząd królewsko bawarski winien także postarać się, aby przestrzeń kolei położona na terytorium bawarskiem, jednocześnie z koleją vorarlberską ukończona została.

Gdyby wojna lub inne nadzwyczajne wypadki polityczne przeszkodziły stanowczo ukończeniem budowy kolei w terminie traktatem zawarowanym, natenczas państwa traktat zawierające porozumią się co do stosownego przedłużenia tegoż.

IV do Artykułu 7.

Pozwolenie na ewentualne urządzenie przejazdu dla zwykłych wozów na obu mostach na Renie, wspomnionych w Art. 7, w żadnym razie nie wkłada na rządy interesowane obowiązku przyczynienia się do tego funduszami.

Co do wynagrodzenia koncesyonaryuszom kosztów urządzenia trotoarów zastrzega się dalsze porozumienie.

V. do Artykułów 8 i 9.

Przypuszcza się że rząd królewsko bawarski zawrze z koncesyonaryuszami w swoim czasie ugodę tak co do spólnego używania dworca kolei w Lindau, jakoteż co do ruchu na przestrzeni z Lindau do granicy, która to uгода będzie zgodną z postanowieniami niniejszego traktatu.

Co się tyczy wysokości wynagrodzenia jakie koncesyonaryusze uiszczają mają za to spólne używanie dworca kolei i za dzierżawę przestrzeni kolei odtąd do granicy, nadmienia się ze strony rządu królewsko bawarskiego że tenże zamierza brać za podstawę do oznaczenia tego czynszu dzierżawnego wydatek, jaki zmuszony jest ponieść dla uzyskania i oprocentowania sum na rzeczne budowle użyć się mających.

Pełnomocnicy bawarscy nadmieniają oraz, że według zdania ich rządu w wynagrodzeniu które koncesyonaryusze uiszczają mają, zawierać się także powinna odpowiednia kwota za spólne używanie istniejących już budowli i urządzeń.

VI do Artykułu 15.

Drugi ustęp tego artykułu ma na celu jedynie zapobiedz jakowemu tendencyjnemu uwzględnianiu lub krzywdzeniu pod względem obrotu poddanych jednego lub drugiego z państw traktat zawierających.

Nie ma być wykluczonem zniżanie taryfy lub w ogóle ułatwienie przewozu ani dla pewnych klas lub ilości towarów, ani też dla niektórych przestrzeni, jeżeli będą stosowane w jednakowy sposób do wszystkich poddanych państw traktat zawierających, którzy są w takim położeniu że mogą z nich korzystać.

Uznaje się także iż postanowienia co do ułożenia taryfy, zawarte w dokumencie koncesyi austriackiej z dnia 17 sierpnia 1869 nie sprzeciwiają się postanowieniu artykułu 15 niniejszego traktatu.

VII do Artykułu 16.

Zgodzono się że w ruchu między przedsiębiorstwem kolei wspomnianych w Art. 1 traktatu a kolejami szwajcarskimi i odwrotnie, zastosowanie tak zwanych taryf dyferencyalnych o ile takowe nie sprzeciwiają się postanowieniom w każdym państwie istniejącym, nie ma być wykluczonem.

VIII do Artykułu 22.

W skutku objawionego przez pełnomocników szwajcarskich życzenia rządu traktat zawierające postarają się o jak najprędsze zaprowadzenie jadących biór pocztowych na przestrzeni z Lindau do St. Margarethen.

IX do Artykułu 23.

Zobowiązanie zarządu kolei do bezpłatnego urządzenia i oddania w używanie lokalności dla służby cłowej, pocztowej, telegrafowej i policyjnej rozciąga się tylko na takie lokalności urzędowe, które będą potrzebne z powodu zetknięcia się kolei.

Jeżeli do celów wspomnianych używane będą lokalności już istniejące, natenczas za używanie ich zarząd kolei ma płacić stosunkowe wynagrodzenie, względnie rentę.

Co do wykonania budowli w dworcach kolei w Buchs i St. Margarethen, w skutku tego artykułu potrzebnych, koncesyonaryusze kolei vorarlbergskiej mają się porozumieć z zarządem zjednoczonych kolei szwajcarskich.

X.

Na szczególne życzenie rządu ces. i król. austriackiego oświadcza rząd królewsko bawarski iż gotów jest, gdyby rząd król. wirtembergski dał się do tego spowodować, wejść z nim ponownie w układy co do przedłużenia kolei opasującej jezioro bodeńskie od Lindau do Friedrichshafen, jednak pod tym wyraźnym warunkiem, że rząd ten pozwoli rządowi bawarskiemu dla polepszenia związku jego kolei z jeziorem bodeńskim poprowadzić kolej na terytorium wirtembergkiem od granicy kraju pod Memmingen w kierunku do Hergatz, ze śladem życzeniom Bawaryi odpowiadającym.

Bregencya, dnia 27 sierpnia 1870.

Gagera r. w.

Weber r. w.

Tschudi r. w.

Suttner r. w.

Weber r. w.

Aeppli r. w.

Traktat powyższy i protokół końcowy ogłaszają się jako obowiązujące w królestwach i krajach reprezentowanych w radzie państwa.

Wiedeń, dnia 10 lutego 1871.

Schaeffle r. w.

14.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 11 lutego 1871,
względem upoważnienia pobocznego urzędu cłowego I klasy w Liebau w Prusach do postępowania wywozowego z gorącymi płynami wysokowymi.

W myśl istniejących postanowień prawnych upoważnia się poboczny urząd cłowy I klasy w Liebau w Prusach do postępowania wywozowego z gorącymi płynami wysokowymi, wywożonemi za linią cłową z zastrzeżeniem zwrotu podatku konsumcyjnego.

Holzgethan r. w.

